Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4269

01. 04. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Steffi Lemke, Rainder Steenblock, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/4087 —

Finanzhilfen für die deutsche Binnenschiffahrt und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen

Angesichts des deutlichen Verfalls der Frachten u. a. infolge der gesetzlichen Tariffreigabe hat die Bundesregierung im vergangenen Jahr ein 100-Millionen-DM-Hilfsprogramm für die deutsche Partikulierschiffahrt „zur Vorbereitung auf den liberalisierten europäischen Markt" aufgelegt. Gleichzeitig betreibt die Bundesregierung den weiteren Ausbau der Bundeswasserstraßen mit dem Effekt, daß neben den ökologischen Problemen die schon bestehenden Überkapazitäten weiter vergrößert werden, indem mit ihm der Zugang von größeren Schiffen auch aus den europäischen Nachbarländern ermöglicht wird.

1. Trifft es zu, daß bisher erst in geringem Umfang Gelder aus dem 100-Millionen-DM-Hilfsprogramm an die Partikuliere ausgezahlt wurden?

   Wie hoch sind die Auszahlungen bisher?

Die aus dem 100-Millionen-DM-Finanzhilfeprogramm des Bundes bereitgestellten Mittel fließen leider nur zögerlich ab. Bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion West in Münster, die mit der Abwicklung des Programms befaßt ist, liegen derzeit 544 Anträge mit einem Antragsvolumen von rd. 17,5 Mio. DM vor. 188 Zuwendungsbescheide mit einer Zuwendungssumme von rd. 7,6 Mio. DM wurden bisher erlassen. Ausgezahlt wurde bislang ein Betrag von rd. 4,8 Mio. DM.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 28. März 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Sieht die Bundesregierung die Gründe für die geringe Inanspruchnahme des Hilfsprogramms durch die Partikuliere in Mängeln in der Programmkonzeption?

   Wenn nein, welche dann?

Die EG-Kommission hat ihre Genehmigung für Zuschüsse zu Investitionsmaßnahmen, die bereits durchgeführt, aber finanziell noch nicht abgewickelt waren, und für Zinszahlungen nicht gegeben. Daher ist für die geringe Zahl der Anträge letztlich die Tatsache entscheidend, daß die erforderlichen Eigenmittel von Partikulieren aufgrund der bedrängten wirtschaftlichen Situation nicht aufgebracht werden können. Aus Sorge vor weiteren Verschuldungen sehen viele Partikuliere von Investitionsmaßnahmen ab.

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, das Hilfsprogramm auch für Reedereien zu öffnen?

   Wenn ja, in welchem Rahmen soll dies geschehen?

   Wenn nein, warum nicht?

Nein, das von der Bundesregierung beschlossene 100-Millionen-DM-Finanzhilfeprogramm wird auch in Zukunft ausschließlich die deutsche Partikulierschiffahrt begünstigen, weil die Partikulierschiffahrt wirtschaftlich in erster Linie durch den Frachtenverfall betroffen ist.

4. Trifft es zu, daß in den neuen Bundesländern neugegründete Partikulierunternehmen de facto, nicht de jure, das Hilfsprogramm nicht in Anspruch nehmen können?

   Falls ja, welchen Grund sieht die Bundesregierung für diese Tatsache, und wie will sie diese Ungleichbehandlung beenden?

   Falls nein, wie kann es zu dieser Einschätzung der Partikuliere kommen?

Auch in den neuen Bundesländern ist jeder Partikulierbetrieb förderungsberechtigt. Da dem 100-Millionen-DM-Hilfsprogramm der Partikulierbegriff, d. h. Schiffahrtsbetriebe mit nicht mehr als drei Binnenschiffen, zugrunde liegt, haben sich insbesondere Eigentümer von mehr als drei Schiffen in den neuen Bundesländern darüber beschwert, nicht förderungsberechtigt zu sein. Von einer Ungleichbehandlung kann aber keine Rede sein. Überall wo in Regelungen zahlenmäßige Festlegungen vorgenommen werden, fühlen sich die im Grenzbereich liegenden Nichtbegünstigten benachteiligt.

5. Beabsichtigt die Bundesregierung, die in diesem Jahr nicht verausgabten Mittel des 100-Millionen-DM-Hilfsprogramms in den Haushalt 1997 zu übertragen bzw. erneut einzustellen?

   Wenn nein, warum nicht?

Das auch von der EG-Kommission genehmigte 100-Millionen-DM-Förderungsprogramm gilt nur bis zum 31. Dezember 1996.

Das bedeutet, daß nach diesem Zeitpunkt Anträge nicht mehr gestellt werden können. Bewilligte Förderungsmittel können aber auch noch nach dem 31. Dezember 1996 ausgezahlt werden. Dies wird haushaltsrechtlich gewährleistet.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Binnenschiffern Finanzmittel zum Ausgleich der Einnahmeausfälle durch den starken Frost in den letzten Wochen zur Verfügung zu stellen?

   Wenn ja, in welcher Form soll dies geschehen?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung beabsichtigt keine außerplanmäßigen finanziellen Hilfsmaßnahmen für die Binnenschiffahrt aufgrund der Eislage zu Beginn des Jahres 1996. Angesichts der Abschaffung entsprechender Hilfen in anderen Wirtschaftsbereichen für witterungsbedingte Behinderungen würde ein Berufungsfall mit unabsehbaren Folgen für den Bundeshaushalt geschaffen.

7. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß Steuererleichterungen oder -stundungen für die durch den Frost betroffenen Binnenschiffer eine wirksame wirtschaftliche Hilfe darstellen?

   Wenn ja, unter welchen Bedingungen?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hält es für dringend geboten, der durch die außergewöhnliche Frostperiode hart getroffenen Binnenschiffahrt konkrete Entlastung durch steuerliche Erleichterungen zu gewähren. In Betracht kommen z. B. eine Anpassung der Vorauszahlungen auf die Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer, die Stundung fälliger Steuern oder ein Verzicht auf Vollstreckungsmaßnahmen und Säumniszuschläge.

Der Verschärfung der wirtschaftlichen Lage der Binnenschiffer wird deshalb von den zuständigen Finanzbehörden der Länder im jeweiligen Einzelfall auf Antrag entsprechend Rechnung getragen.

8. Welche Auswirkungen hat die Bereitstellung der Infrastruktur auf die Ökobilanz der Binnenschiffahrt als des umweltverträglichsten Verkehrsträgers?

Die Bereitstellung der Infrastruktur wirkt sich auf die Ökobilanz der Binnenschiffahrt positiv aus. 75 % der Wasserstraßen sind natürliche Flüsse. Der Landschaftsverbrauch ist im Vergleich zu Bahn und Straße vernachlässigbar; als einziger Verkehrsweg bietet die Wasserstraße Fauna und Flora Lebensraum. Mit den Ausbaumaßnahmen werden in nennenswertem Umfang weder Flächenversiegelungen vorgenommen noch Flächen der Natur entzogen. Vielmehr ist mit dem Wasserstraßenausbau lokal eine Umwandlung terrestrischer in aquatische Lebensbereiche verbunden, wenn zusätzliche Wasserflächen, Flachwasserzonen und Altwässer entstehen.

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Präsidenten des Umweltbundesamtes, daß der „positive Umweltstatus des Binnenschiffs verloren gehen kann, weil weitreichende Eingriffe in den Naturhaushalt zur Schiffbarmachung der Fließgewässer die positiven Effekte des Betriebs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern überkompensieren" (Der Selbständige in der Binnenschiffahrt 3/95, S. 30)?

   Wenn ja, welche Konsequenzen zieht daraus die Bundesregierung?

   Wenn nein, warum nicht?

Weitreichende Eingriffe in den Naturhaushalt werden beim Ausbau der Bundeswasserstraßen vermieden. Schon bei der Planung wird die Ausbauvariante gesucht, die bei vernünftiger Abwägung mit den Ausbauzielen die geringsten Eingriffe in den Naturhaushalt nach sich zieht.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird danach eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, aufgrund derer die zuständige Planfeststellungsbehörde unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange über die endgültige Bauausführung und ggf. notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entscheidet.

Darüber hinaus werden Umweltbelange bei Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen im Benehmen mit den Umweltbehörden der Länder gewahrt.

10. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen den Flußausbaumaßnahmen, die die Bundeswasserstraßen für größere Schiffe befahrbar machen, und der Erhöhung des Marktanteils der Reedereien und der ausländischen Partikuliere zu Lasten des Marktanteils der deutschen Partikuliere mit kleineren Schiffen?

    Wenn ja, welchen?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung sieht keinen Zusammenhang zwischen den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen im bundesdeutschen Wasserstraßennetz und einer Verschiebung im Ladungsaufkommen von der deutschen Partikulierschiffahrt zu den Reedereien und der ausländischen Schiffahrt.

Der Wasserstraßenausbau zielt darauf ab, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen zu verbessern. Die Transportkosten können durch größere Schiffe und größere Ablademöglichkeiten (größerer Auslastungsgrad) gesenkt werden, so daß das umweltfreundliche Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße auch in Zukunft konkurrenzfähig sein wird. Diese Maßnahmen kommen der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sowohl der in- und ausländischen Partikulierschiffahrt als auch der Reedereischiffahrt zugute, da die überwiegende Zahl der deutschen Partikuliere heute bereits über entsprechend große Schiffe verfügt.

Im Bereich der ostdeutschen Wasserstraßen erhöhen die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen die Konkurrenzfähigkeit der ostdeutschen Binnenschiffe gegenüber polnischen Wettbewerbern, da mit der ermöglichten Effektivitätssteigerung der im Durchschnitt

größeren ostdeutschen Schiffe die Lohnkostenvorteile der kleineren polnischen Schiffe vermindert werden können.

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Präsidenten des Umweltbundesamtes, „daß eine optimale umweltschonende Nutzung der vorhandenen Wasserwege erst durch den Einsatz von Schiffstypen möglich wird, die den Wasserwegen angepaßt sind" (Der Selbständige in der Binnenschiffahrt 3/95, S. 31)?

    Wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung, daß eine umweltschonende Nutzung der vorhandenen Wasserwege erst durch den Einsatz von Schiffstypen möglich sein wird, die den Wasserwegen angepaßt sind. Durch Gewichtsoptimierungen (hochfeste Stähle, Aluminium) läßt sich der Leertiefgang zwar etwas verringern, die erzielbare Tiefenreduzierung bei einem gewichtsoptimierten Binnenschiff ist jedoch gering und liegt im Zentimeter-Bereich (maximal 10 cm). Einer verbesserten Anpassung der Schiffe an die Wasserstraßen mit zu geringen Wassertiefen setzen die physikalischen Gesetze mit direkter Abhängigkeit von Wasserverdrängung und Ladungstonnage enge Grenzen (archimedisches Prinzip).

Die Optimierungen im Schiffbau können dazu beitragen, den Schiffstransport (etwas) kostengünstiger zu gestalten; sie können den Wasserstraßenausbau ergänzen, jedoch den weitaus effektiveren Ausbau des Netzes nicht ersetzen. Ein Verzicht auf Wasserstraßenausbau würde darüber hinaus den Modalsplit zwischen den Verkehrsträgern aus wirtschaftlichen Gründen ungünstig verändern, d. h. mit der Folge höherer Umweltbelastungen.

12. Wie hat sich in den letzten zehn Jahren der Marktanteil deutscher Binnenschiffer auf bundesdeutschen Wasserstraßen und auf den Wasserstraßen der EU-Länder entwickelt?

    Auf welche Gründe führt die Bundesregierung die Veränderungen zurück?

Der Marktanteil der deutschen Binnenschiffahrt an den auf den Binnenwasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland beförderten Gütern hat sich seit 1985 von rd. 47 % über 46 % in 1990 auf etwa 43 % im Jahr 1995 verringert. Der wesentliche Grund hierfür ist in dem verschärften Wettbewerb innerhalb des zunehmend liberalisierten europäischen Binnenschiffahrtsmarktes zu sehen.

Der Anteil der deutschen Flagge am gesamten Güterverkehr mit Binnenschiffen auf den Binnenwasserstraßen aller EU-Mitgliedstaaten ist niedriger. Genaue Daten hierzu liegen der Bundesregierung jedoch nicht vor.

13. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen Flußausbaumaßnahmen und dem vermehrten Auftreten von Hochwasserkatastrophen?

    Wenn ja, welchen?

    Wenn nein, warum nicht?

Nein. Von der Häufung von Hochwassern in den vergangenen zwei Jahren waren sowohl Bundeswasserstraßen als auch übrige Fließgewässer gleichermaßen betroffen. Die Ursache verstärkter Hochwasserabflüsse ist in der Gesamtheit der in der Vergangenheit im Zuge der Besiedlung und Nutzung der Flußlandschaften vorgenommenen Eingriffe zu sehen. Gegenmaßnahmen müssen sich daher auf alle Einflußfaktoren im gesamten Einzugsgebiet beziehen.

Beim Ausbau von Bundeswasserstraßen wird der Erhaltung und soweit möglich auch der Verbesserung des Hochwasserschutzes besondere Bedeutung beigemessen. Dazu wird mit der zuständigen Landesbehörde im Planfeststellungsverfahren das Einvernehmen hergestellt, ohne das eine Realisierung eines Ausbauvorhabens nicht möglich ist.

Insofern kann der Wasserstraßenausbau zu einer zukunftsorientierten Verbesserung des Hochwasserschutzes beitragen. Keinesfalls wird er zu einer Verschlechterung der Hochwassersituation führen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333